

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausuntopyyntönne 15.2.2017

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kiittävät mahdollisuudesta lausua tieliikennelain kokonaisuudistuksesta.

Uudistuksen tavoitteena on lisätä tienkäyttäjien omaa vastuuta ja vähentää byrokratiaa sekä yksinkertaistaa lainsäädäntöä.

Suomi ja EU ovat asettaneet erittäin kunnianhimoiset liikenneturvallisuustavoitteet: liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua liikenteessä. Paikoin esitys ei ole johdonmukainen tämän tavoitteen kanssa.

Liikennevirhemaksu

SAK ja AKT kannattavat liikennevirhemaksun käyttöönottoa. Uusi ehdotettu liikennevirhemaksu on hallinnollisena menettelynä selvästi nykyistä kevyempi. Maksun suuruus vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan. Parhaimmillaan se vapauttaa muun muassa poliisia ja käräjäoikeuksia rutiinistyöstä yhteiskunnan kannalta merkittävimpiin toimiin.

Liikennevirhemaksu olisi kaikille kiinteä, eikä ansio- tai pääomatuloperustainen. Tällöin nousee kysymys, millaisen ennaltaehkäisevän vaikutuksen se antaa suurituloisille. Alimmissa tuloluokissa sakkomäärät nousisivat, kun taas suurituloisten virhemaksu olisi selvästi nykytilaa alhaisempi. Liikenneturvallisuuden kannalta ei voi olla perusteltua, että esimerkiksi punaisia päin ajamisesta selviäisi aina 100 euron liikennevirhemaksulla. Nykyisin punaisia päin ajaminen johtaa aina päiväsakkomenettelyyn.

Esityksen mukaan vasta yli 30 km/h:n ylinopeus johtaisi nykyiseen päiväsakkomenettelyyn. Erityisesti taajama-alueella 30 km/h:n ylinopeutta ei voida katsoa millään muotoa pieneksi rikkeeksi.

Ajokortin määräaikaisen menettämisen rajoja esitetään kohtuullisemmaksi, jota SAK ja AKT kannattavat. Erityisesti ammatti- ja työmatkaliikenteen kannalta nykyjärjestelmä on koettu kohtuuttomaksi.

#### Nopeusrajoituksista

Taajamanopeuden yleisnopeusrajoituksen asettaminen 50 km/h on SAK:n ja AKT:n näkemyksen mukaan liian korkea. Suomalaiset asuvat yhä useammin kaupunki- ja taajamaseuduilla. Siksi on tärkeää, että autoilijat asettavat lähtökohdaksi alhaisemman ajo-nopeuden taajama-alueilla, jossa liikkuu usein vanhuksia ja lapsia jalan ja pyöräillen.

Yleisnopeus tulee asettaa 30 km/h tasolle ja liikennemerkillä tulee erikseen osoittaa ne osuudet, joissa voi ajaa lujempaa.

Jo nykyisin 50 km/h nopeusrajoitus ei ole perustilanne, vaan yleisin nopeusrajoitus taajamissa on 40 km/h.

Yleisnopeusrajoitus 50 km/h ei ole enää nykyajattelun mukainen. On syytä korostaa, että ylempi nopeusrajoitus voidaan aina osoittaa liikennemerkkein.

Helsingin kaupungin tutkimuksissa on osoitettu, että 30 km/h rajoitus on lapsille viisi kertaa turvallisempi kuin 50 km/h nopeusrajoitusalue. Kaupunkimainen asuminen lisääntyy ja lapsiperheet muuttavat keskustoihin, joten lapsien määrä taajama-alueilla tulee entisestään lisääntymään.

SAK ja AKT kannattavat paketti-, huolto- ja matkailuautojen ajoneuvoikohtaisista 80 km/h:n nopeusrajoituksista luopumista, muttei siltä kalustolta, joiden ajoneuvotekniset ominaisuudet eivät salli 100 km/h nopeutta.

Kevytperävaunun kanssa ajettaessa suurin sallittu nopeus on 80 km/h. Tämä voi tulla jatkossa ongelmalliseksi talviolosuhteissa. Kevyiltä peräkärryiltä ei vaadita jarruja, eikä talvirenkaita. Tätä tulee vielä arvioida liikenneturvallisuuden kannalta.

Markettien pihapaikoille ei ole säädetty enimmäisnopeusrajoitusta, vaan se on jatkossakin sama kuin viereisellä kadulla. Marketeissa asioi runsaasti lapsiperheitä, jolloin erityisesti paikoitusalueilla syntyy usein liikkuvien lapsien ja autojen välisiä vaaratilanteita. Markettien pihoilla suoritetaan myös paljon erilaisia logistisia ja muita huoltotehtäviä. SAK ja AKT esittävät markettien piha-alueille 20 km/h asettamista.

### Turvavyön käyttö

Taksinkuljettajien turvavyöpakko on perusteltua. Sen sijaan jakoajossa toimivien kuljettajien turvavyönkäytön vapautus on edelleen perusteltua. Jakoajossa, kuten sanomalehtien jakelussa, käytetään tyypillisesti alhaisia nopeuksia ja työn sujuvuus heikkenisi merkittävästi, mikäli kuljettaja joutuisi jatkuvasti irrottamaan ja kiinnittämään turvavöitä.

### Heijastimen ja kypärän käyttö

Lainsäädännön selkeyden mukaan on perusteltua, ettei jalankulkijan heijastimen käytöstä tai polkupyöräilijän kypärän käytöstä säädettäisi lailla.

Kuitenkin niin jalankulkijoiden heijastamisen kuin polkupyöräilijöidenkin sanktioimaton käyttösäännös ovat johtaneet siihen, että niiden käyttö ovat Suomessa kansainvälisesti korkeat. Se on ollut kansalaisille viesti, johon on voitu vedota kasvatuksessa ja valistustyössä.

Molemmat ovat merkittävästi lisänneet liikenneturvallisuutta, eikä niillä ole havaittu olevan negatiivisia vaikutuksia. Mikäli lainsäädännön puhdaspiirteisyys ja käytännön liikenneturvallisuus ovat ristiriidassa, SAK:n ja AKT:n näkemyksen mukaan ihmisen turvallinen liikkuminen on ensisijaista.

SAK ja AKT kannattavat heijastimen ja pyöräilykypärän sanktioimatonta käyttösäännöstä.

### Pyöräilijän ohittaminen

Kaupunkiseuduilla on tärkeää vahvistaa pyöräilyn asemaa, jotta sen kulkumuoto-osuutta voidaan nostaa ja siten rakentaa tiiviimpiä ja viihtyisämpiä keskusta-alueita. SAK ja AKT kannattavat

pyöräkatua ja sen säännöksiä, jotka lisäävät pyöräilijöiden turvallisuutta ja käytettävyyttä kulkumuotona.

Pyöräilijän ohitusetäisyydelle tulee SAK:n ja AKT:n mukaan asettaa minimietäisyys. Kansainvälisesti useimmiten on käytetty 1,5 metrin etäisyyttä.

Kuormatilan osalta pitää laissa olla määräykset kuinka paljon sidontojen kiinnityspisteitä on oltava, miten ne tulee sijoittaa kuormatilaan ja mikä niiden vetokestävyys tulee olla.

Katsastusvaatimukset kuormatiloihin ja sidontavälineisiin

Kulkuneuvojen ja niiden hallintalaitteiden teknistä kuntoa valvotaan katsastuksessa. SAK ja AKT ehdottavat, että myös kuormatilojen, sidonta- ja kiinnityslaitteiden, paikkojen sekä vaihtolava- ja korikiinnitysten kuntoa valvottaisiin katsastuksissa. Näiden kunnan merkitys on korostunut mittojen ja massojen kasvun myötä.

Kuormatilan osalta pitää laissa olla määräykset kuinka paljon sidontojen kiinnityspisteitä on oltava, miten ne tulee sijoittaa kuormatilaan ja mikä niiden vetokestävyys tulee olla.

SAK:n ja AKT:n kannat:

- Kannattaa liikennevirhemaksun käyttöönottoa lievimmissä liikennesrikkomuksissa.
- Päiväsakkomenettely taajama-alueella jo yli 20 km/h:n ylityksissä sekä ajettaessa päin punaisia valoja.
- Ylinopeudesta säädettävien maksujen porrastusta tulee kehittää, jotta maksut ovat mittasuhteessa teon vakavuuteen ja tuntuvat oikeudenmukaiselta.
- Kannattaa ajokortin määräaikaisten menettämisen kohtuullistamista.
- Kannattaa ajoneuvoikohtaisista nopeusrajoituksista luopumista, jos ajoneuvotekniset ominaisuudet sen sallivat ja varauksin kevytperävaunua vetävän kulkuneuvon osalta talviolosuhteissa.
- Suositaa taajama-alueella yleisnopeusrajoituksen alentamista 30km/h tunnissa ja muistuttaa, että korkeampi ajonnopeus voidaan asettaa aina liikennemerkein.
- Esittävät markettien piha-alueille säädettävän 20 km/h nopeusrajoitus.
- Kannattaa taksin turvatyönkäytön pakollisuutta.

- Suositaa jatkossakin heijastimen ja polkupyöräkypärän käyttösäännöstä.
- Pyöräilijän ohitusetäisyydelle tulee asettaa minimietäisyys.
- Kannattaa katsastuksen ulottamista kuormatiloihin ja sidontavälineisiin.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Hievanen Sauli  
SAK ry - SAK ry AKT ry